

## Щодо необхідності прогнозування варіантів реалізації інвестиційного проекту із закупівлі транспортних засобів на маршрути загального користування

**О.Є. Доля**

*Харківська національна академія міського господарства*

*61002, Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

Основним об'єктом дослідження є показник, що впливає на грошові потоки інвестиційного проекту в продовж всього терміну його реалізації – об'єм перевезень.

Кількісна характеристика об'єму перевезень може прийматись розрахункова, з урахуванням індивідуальності маршруту та бути отримана в процесі проведення візуального спостереження, опиту населення, аналізу облікових даних. Існує багато дієвих методів встановлення об'єму перевезень на пасажирському маршруті загального користування.

Проте, всі вони не дають цілковито достовірної інформації, а заздалегідь обумовлюють можливу похибку в розмірі від 5 % до 9%.

При проведенні розрахунків інвестиційних проектів використовуються середні кількісні показники об'єму перевезень. Урахування наявного відхилення від таких даних не забезпечено, а наявність похибок при підрахунку самого потоку надає можливість приймати значні розбіжності з дійсно отриманими в процесі реалізації проекту.

Для проведення аналізу можливого впливу коливань об'єму перевезень на основні грошові потоки інвестиційного проекту було змінено вихідні данні вже існуючого розрахунку проекту в частині пасажиропотоку на  $\pm 10\%$ . Отримані дані зведено в таблицю 1 [2].

З наведеного у таблиці 1 встановлено значні чисельні розбіжності в даних отриманих результатів проведених розрахунків.

Одночасно із встановленням можливості збільшення терміну погашення запозиченого капіталу виникає й рівноправна можливість дострокового припинення кредитних відношень й отримання покращених результатів.

У випадку настання моменту збільшення об'єму перевезень наявне збільшення економічного ефекту від реалізації проекту, але таке спостерігається у разі можливості надання обумовлених послуг з перевезень без збільшення кількості транспортних одиниць.

У разі потреби в збільшенні кількості транспортних засобів, отримуваних підприємством коштів може не вистачити на задоволення витратної частини й погашення кредиту, у зв'язку із суттєвим збільшенням останнього.

З цього, у випадку потрібності збільшення кількості транспортних засобів, інвестиційний проект може не мати економічної доцільності з підстави збільшення витрат на утримання, обслуговування та експлуатацію транспортних засобів.

Таблиця 1

### Основні фінансові потоки інвестиційного проекту

Зміна грошових потоків по роках, грн	З урахуванням_ 10%	Без урахування можливих коливань	З урахуванням + 10%
1	178 991	206 243	233 458
2	-22 430	8 634	39 692
3	198 464	238 814	279 158
4	111 508	150 950	190 387
5	27 126	75 095	106 037
6	219 521	269 986	302 221
7	123 392	149 938	176 485
8	45 022	71 569	98 115
9	197 698	228 669	259 640
10	155 333	186 304	217 275
Всього	1 234 624	1 586 203	1 902 470
Термін виплати запозиченого капіталу, рік	5,63	4,43	3,44

Можливий ефект зміни об'єму перевезень на менший, призводить лише до якісного погіршення показників, якими оцінюється ефективність проекту. Як і у випадку з збільшенням пасажиропотоку його зменшення може призвести до зміни потрібної кількості транспортних засобів, що змусить перевізника до виплат запозиченого капіталу на купівлю зайвого транспортного засобу.

На відміну від першого випадку, в даній ситуації, такий транспортний засіб взагалі не впливатиме на доходну частину підприємства.

Не можна нехтувати й урахуванням граничного терміну експлуатації транспортного засобу. В проектах з використанням, відносно, дешевих транспортних засобів спостерігається тенденція проведення розрахунків для транспортних засобів з меншим ресурсом експлуатації. Перевізниками, опитним шляхом, вже встановлені ресурси експлуатації автобусів.

Наприклад, автомобіль Богдан А 091 здатний пробіг в 250 – 280 тис. км. пробігу, автобус ПАЗ – від 170 тис. км. пробігу до 190 тис. км., БАЗ 2215 має граничний моторесурс до 190 тис.км. Після вичерпання моторесурсу подальша експлуатація транспортного засобу значно ускладнюється.

Врахування таких обставин необхідне під час вибору транспортного засобу, за для уникнення вичерпання моторесурсу транспортного засобу до настання повної виплати запозиченого капіталу.

Також дані обмеження встановлюючи граничний термін реалізації проекту корегують й розрахунки отриманого чистого приведенного прибутку за проектом.

При проведенні розрахунків для таблиці 1, було обрано автомобіль Богдан А 091. З урахуванням граничного терміну експлуатації даного автомобіля, можна стверджувати, що підприємство припинить отримувати

прибутки в четвертому кварталі сьомого року.

Таким чином доведено неможливість отримання коректних кількісних характеристик інвестиційного проекту без урахування можливих коливань вихідних даних, що значно впливає на такий показник, як період окупності проекту  $ПО$  [2].

*Період окупності ( $ПО$ ) = капітальні витрати ( $З_k$ ) / чисті вигоди за часовий період ( $П_q$ ),*

де:  $З_k$  – інвестиції вкладені в проект

$П_q$  – середні вигоди, які надходять від експлуатації інвестиційного проекту в рік

$$П_q = Д - З_{\text{сум.}}$$

де:  $Д$  – отриманий підприємством дохід за розрахунковий рік

$З_{\text{сум.}}$  – сумарні витрати від реалізації інвестиційного проекту в розрахунковому році.

Враховуючи, що вигода, яка надходить від експлуатації інвестиційного проекту в рік є кількісним показником пропорційно залежним від отриманим підприємством доходом в розрахунковий період можна стверджувати про залежність  $ПО$  від доходної частини проекту [2].

Необхідно враховувати стахостичні коливання добового об'єму перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування при проведенні розрахунку інвестиційного проекту з закупівлі транспортних засобів для отримання коректних кількісних показників ефективності проекту.

#### Література:

1. Вероятносно – статистические методы на автотранспорте. Галушко В.Г. Издательское объединение «Вища школа» 1976г., с. 232.
2. Воркут Т.А. –Проектний аналіз. Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів, що навчаються за напрямом «Транспортні технології». Київ: Український центр духовної культури, 2000. – 440с.